



### Índice

#### II *Comunicações*

##### COMUNICAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

###### **Comissão Europeia**

2020/C 119/01	Comunicação da Comissão — Orientações em matéria de proteção da saúde, repatriamento e formalidades de viagem dos marítimos, passageiros e outras pessoas a bordo dos navios .....	1
---------------	--	---

#### IV *Informações*

##### INFORMAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

###### **Comissão Europeia**

2020/C 119/02	Taxas de câmbio do euro — 8 de abril de 2020 .....	9
2020/C 119/03	Taxas de câmbio do euro — 9 de abril de 2020 .....	10

#### V *Avisos*

##### PROCEDIMENTOS RELATIVOS À EXECUÇÃO DA POLÍTICA DE CONCORRÊNCIA

###### **Comissão Europeia**

2020/C 119/04	Notificação prévia de uma concentração, (Processo M.9813 — Blackstone/IQSA Holdings), Processo suscetível de beneficiar do procedimento simplificado <sup>(1)</sup> .....	11
2020/C 119/05	Notificação prévia de uma concentração, (Processo M.9774 — Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica), Processo suscetível de beneficiar do procedimento simplificado <sup>(1)</sup> .....	13



## II

(Comunicações)

COMUNICAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO  
EUROPEIA

COMISSÃO EUROPEIA

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

**Orientações em matéria de proteção da saúde, repatriamento e formalidades de viagem dos  
marítimos, passageiros e outras pessoas a bordo dos navios**

(2020/C 119/01)

**Resumo**

- A pandemia de COVID-19 tem repercussões de grande alcance para o transporte marítimo e as pessoas a bordo dos navios. De acordo com as orientações relativas às medidas de gestão das fronteiras para proteger a saúde e garantir a disponibilidade de bens e serviços essenciais <sup>(1)</sup>, os Estados-Membros devem facilitar o trânsito dos cidadãos da UE e dos nacionais de países terceiros residentes na UE que regressem aos seus países. Independentemente da sua nacionalidade, e a fim de assegurar a continuidade da sua atividade profissional, os trabalhadores que desempenhem funções essenciais <sup>(2)</sup> devem poder transitar e viajar.
- As deslocações essenciais das pessoas a bordo de navios devem ser permitidas. Os cidadãos da UE que se encontrem retidos num Estado-Membro diferente do da sua nacionalidade ou residência, num país terceiro ou no alto-mar devem poder regressar a casa, se o seu estado de saúde o permitir <sup>(3)</sup>. A principal responsabilidade pelo regresso das pessoas a bordo, independentemente de o desembarque ter lugar dentro ou fora da UE, recai sobre os operadores de navios de cruzeiro e os armadores.
- Muitos dos marítimos a bordo de navios de carga que operam em águas europeias são nacionais de países terceiros. Tal como corroborado pela Comunicação sobre a implementação de corredores verdes <sup>(4)</sup>, a fim de contribuir para preservar a operacionalidade do setor a médio e longo prazo, os marítimos devem poder viajar até aos portos onde necessitam de embarcar e ser autorizados a desembarcar e a regressar a casa, independentemente da sua nacionalidade. As mudanças de tripulação são imprescindíveis para assegurar a continuidade ininterrupta do transporte marítimo, salvaguardando o mercado interno graças à distribuição de mercadorias em toda a UE e permitindo a exportação e importação de carga de e para os portos da UE. Por conseguinte, os Estados-Membros devem designar portos, nos quais as mudanças de tripulação sejam facilitadas.
- Existem cerca de 600 000 marítimos de todas as nacionalidades que prestam serviços a bordo de navios, o que é vital para os interesses da UE em todo o mundo. A Organização Marítima Internacional recomenda que as mudanças de tripulação sejam facilitadas em todo o mundo <sup>(5)</sup>. Com o intuito de garantir a continuidade e a segurança do transporte marítimo, a Comissão está a tomar medidas que visam facilitar e coordenar os esforços envidados pelos Estados-Membros no sentido de possibilitar as mudanças de tripulação nos seus portos.

<sup>(1)</sup> Orientações relativas às medidas de gestão das fronteiras para proteger a saúde e garantir a disponibilidade de bens e serviços essenciais, C(2020) 1753 final de JO C 86 I de 16.3.2020, p. 1

<sup>(2)</sup> Os trabalhadores que desempenham funções essenciais incluem, nomeadamente, o pessoal do transporte marítimo e os pescadores.

<sup>(3)</sup> Se não manifestarem quaisquer sintomas, se não tiverem estado particularmente expostos ao risco de infeção e se não forem consideradas uma ameaça para a saúde pública, as pessoas a bordo de navios devem estar autorizadas a viajar.

<sup>(4)</sup> Comunicação da Comissão sobre a implementação de corredores verdes, ao abrigo das Orientações relativas às medidas de gestão das fronteiras para proteger a saúde e garantir a disponibilidade de bens e serviços essenciais, C (2020) 1897 final, JO C 96 I de 24.3.2020, p. 1.

<sup>(5)</sup> Circular n.º 4204/Ad. 4 da OMI, de 27 de março de 2020

## I. Orientações gerais

1. A continuidade dos serviços de transporte marítimo reveste-se de uma importância estratégica crucial para a UE, uma vez que 75 % das mercadorias que entram e saem da UE e 30 % das mercadorias que circulam no mercado interno são transportadas por via marítima. As medidas restritivas adotadas para combater a pandemia de COVID-19 devem ter o mínimo impacto possível na livre circulação de mercadorias a fim de preservar a atividade económica. Não devem causar perturbações graves das cadeias de abastecimento, dos serviços essenciais e das economias dos Estados-Membros ou da UE no seu conjunto.
2. Em conformidade com a *Comunicação sobre a implementação de corredores verdes*, os marítimos devem ser autorizados a atravessar as fronteiras e a transitar para poderem entrar em funções a bordo de navios de carga ou para regressarem a casa após o termo dos seus contratos. Aquando da realização de rastreios sanitários, os Estados-Membros não devem atrasar significativamente o embarque ou o repatriamento dos marítimos.
3. Devem ser tomadas medidas nos portos da UE para assegurar a proteção do pessoal do transporte marítimo e dos trabalhadores portuários, bem como dos marítimos e de outras pessoas a bordo durante o embarque e desembarque <sup>(6)</sup>. Para garantir a sua saúde e segurança, em conformidade com a legislação da UE em matéria de saúde e segurança, todos os riscos devem ser avaliados, devendo ser adotadas medidas de prevenção e proteção adequadas <sup>(7)</sup>. A Agência Europeia para a Segurança e a Saúde no Trabalho prestou informações específicas sobre a segurança e a saúde dos trabalhadores no que diz respeito à proteção contra a exposição à COVID-19 <sup>(8)</sup>. Devem igualmente ser tidas em conta as *Recomendações para os operadores de navios para a preparação e resposta ao surto de COVID-19* <sup>(9)</sup>, elaboradas no âmbito da ação comum «EU Healthy Gateways». Se se considerar que uma pessoa a bordo representa um risco potencial para a saúde pública, devem ser tomadas medidas adequadas para impedir a transmissão do vírus, facultando-lhe ao mesmo tempo acesso imediato a cuidados médicos adequados, independentemente da sua nacionalidade. Devem igualmente ser oferecidos cuidados de saúde a todos os que tenham estado em contacto com essa pessoa. Os membros da tripulação com infeções suspeitas devem permanecer em autoisolamento, sempre que possível, e procurar desembarcar o mais rapidamente possível, a fim de serem submetidos a testes. Devem usar máscara a bordo e quando desembarcarem, e evitar qualquer contacto com outras pessoas que não usem equipamento de proteção individual.
4. Para efeitos de aplicação das medidas previstas nas presentes orientações, os Estados-Membros devem consultar as organizações representativas dos trabalhadores e dos empregadores no setor dos transportes marítimos e no setor portuário.

## II. Repatriamento de pessoas a bordo de navios de cruzeiro e de todos os outros navios

### *Recomendações para os navios de cruzeiro*

5. Em resposta à pandemia de COVID-19, os operadores de navios de cruzeiro suspenderam temporariamente as suas atividades. A cessação dessas atividades deverá contribuir para limitar as novas transmissões do vírus a bordo de navios de cruzeiro. A principal responsabilidade pela organização do regresso de passageiros ou de tripulantes de navios de cruzeiro forçados a interromper as suas atividades incumbe ao operador do cruzeiro <sup>(10)</sup>. Tal poderá incluir o repatriamento a partir de portos localizados fora da UE e, em especial, a organização, eventualmente necessária, de voos fretados ou de outros meios de transporte.

<sup>(6)</sup> O pessoal do transporte marítimo inclui pessoal que opera a bordo de navios de comércio nacionais e internacionais, navios mercantes, rebocadores e dragas, petroleiros e navios de transporte de gás e de aprovisionamento *off-shore*, navios de apoio ou embarcações de intervenção que operam nos setores do aprovisionamento energético, bem como pessoal operacional, técnico e de segurança encarregado de operações navais que trabalha em terra.

<sup>(7)</sup> Diretiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho; JO L 183 de 29.6.1989, p. 1

<sup>(8)</sup> COVID-19: orientações para o local de trabalho; <https://osha.europa.eu/pt/highlights/covid-19-guidance-workplace>

<sup>(9)</sup> [https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU\\_HEALTHY\\_GATEWAYS\\_COVID-19\\_MARITIME\\_20\\_2\\_2020\\_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480](https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_MARITIME_20_2_2020_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480)

<sup>(10)</sup> A definição de cruzeiro corresponde normalmente à definição de «viagem organizada», pelo que é abrangida pelo âmbito de aplicação da Diretiva (UE) 2015/2302 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2015, relativa às viagens organizadas e aos serviços de viagem conexos. Esta diretiva estabelece as obrigações do organizador, que incluem a prestação de assistência aos viajantes em dificuldades. O organizador do cruzeiro deve transportar os viajantes para o porto de desembarque previsto no contrato de viagem organizada. Se o transporte (por exemplo, o voo) do viajante a partir do porto de embarque/desembarque do cruzeiro e para o mesmo estiver também incluído na viagem organizada, o organizador deverá repatriar o viajante para o seu ponto de origem. Se o transporte de passageiros estiver incluído no contrato da viagem organizada, os organizadores da mesma deverão assegurar a proteção em caso de insolvência, que deverá incluir o repatriamento dos viajantes.

6. No caso dos navios que arvoem pavilhão de um Estado-Membro da UE, o Estado de pavilhão deve permitir que os passageiros e a tripulação desembarquem num dos seus portos. Os Estados-Membros devem apoiar os operadores de navios de cruzeiro que necessitam de tomar as diligências necessárias para o repatriamento e o acesso a cuidados médicos adequados.
7. Se não for viável o Estado de pavilhão acolher um navio, deverá oferecer assistência ao respetivo operador para que tome as disposições adequadas, em colaboração com outros Estados-Membros da UE ou com países terceiros. Essas disposições deverão reduzir ao mínimo o tempo de permanência do navio no mar, providenciando infraestruturas médicas adequadas e ligações de transporte necessárias para o repatriamento. Deverão facilitar a atracagem do navio, o desembarque dos passageiros, o rastreio sanitário e a prestação de cuidados médicos. Deverão ainda incluir o repatriamento de passageiros e tripulantes de portos de outros Estados-Membros da UE ou de países terceiros. Deve ser consagrada especial atenção às necessidades especiais de passageiros em situação vulnerável.
8. Se o navio arvorar pavilhão de um país terceiro, os Estados-Membros deverão acolhê-lo por razões humanitárias. Nesses casos, recomenda-se, porém, que tomem as devidas providências, do ponto de vista financeiro e logístico, junto do operador do navio de cruzeiro, em consonância com as suas obrigações, antes de o navio atracar (tais como, por exemplo, equipamento de proteção individual necessário, centros de quarentena, aluguer de autocarros, voos fretados). Caso essas providências não sejam acordadas, deverá ser estudada a possibilidade de desembarcar sem demora e em segurança as pessoas a bordo e de facilitar o seu regresso a casa.
9. Se houver casos de pessoas infetadas com a COVID-19 a bordo, o Estado do porto de escala deverá ponderar a possibilidade de proceder ao desembarque num porto em que os hospitais, sejam eles locais ou permanentes, tenham capacidade suficiente para prestarem cuidados médicos adequados. Assim que os passageiros não infetados ou os passageiros assintomáticos e os membros da tripulação desembarcarem, deverão ser transportados para centros de quarentena com vista a um seguimento médico, se tal for necessário. Caso contrário, esses passageiros deverão ser diretamente repatriados.
10. A fim de permitir o desembarque de nacionais de países terceiros por razões humanitárias e de facilitar o seu repatriamento, se se tratar de nacionais de países terceiros que apliquem requisitos em matéria de vistos e se, por razões de força maior, não tiver sido possível requerer um visto antecipadamente, os Estados-Membros devem conceder os vistos necessários na fronteira.
11. Se os navios de cruzeiro que transportem cidadãos da UE a bordo necessitarem de acostar em países terceiros, os Estados-Membros poderão ativar o Mecanismo de Proteção Civil da União Europeia como último recurso, por exemplo, se não estiverem disponíveis voos comerciais. Se estiverem reunidas determinadas condições, a Comissão, o Serviço Europeu para a Ação Externa e a delegação da UE no país terceiro podem prestar assistência para efeitos de repatriamento.

*Recomendações a todos os navios em matéria de trânsito e desembarque de passageiros e tripulantes*

12. No que diz respeito ao trânsito de passageiros e tripulantes, os Estados-Membros devem seguir as *Orientações da Comunicação da Comissão sobre a aplicação da restrição temporária das viagens não indispensáveis para a UE, sobre a facilitação de regimes de trânsito para o repatriamento de cidadãos da UE e sobre os efeitos na política de vistos* <sup>(1)</sup>.
13. Os Estados-Membros devem, nomeadamente, facilitar o trânsito de cidadãos da UE, bem como de nacionais de países terceiros que sejam titulares de uma autorização de residência ou de um visto de longa duração, que regressem ao seu Estado-Membro de nacionalidade ou de residência <sup>(2)</sup>. Os Estados-Membros devem ter em conta a *Comunicação da Comissão Orientações sobre o exercício da livre circulação de trabalhadores durante o surto de COVID-19* <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Comunicação da Comissão - COVID-19 - Orientações sobre a aplicação da restrição temporária das viagens não indispensáveis para a UE, sobre a facilitação de regimes de trânsito para o repatriamento de cidadãos da UE e sobre os efeitos na política de vistos, C (2020) 2050 final, JO C 102 I de 30.3.2020, p. 3.

<sup>(2)</sup> *ibidem*

<sup>(3)</sup> Comunicação da Comissão Orientações sobre o exercício da livre circulação de trabalhadores durante o surto de COVID-19; C/2020/2051; JO C 28 de 30.3.2020, p. 12

14. Para esse efeito, os Estados-Membros devem identificar portos adequados, ligados a corredores de passagem seguros, criados em conformidade com a *Comunicação sobre a implementação de corredores verdes* <sup>(14)</sup>.
15. O mesmo se aplica quando essas pessoas desembarcam de navios de cruzeiro ou outros navios em portos da UE e desejam regressar ao seu Estado-Membro de nacionalidade ou de residência. Os operadores de navios de cruzeiro ou os armadores devem coordenar o trânsito de um maior número de pessoas, em colaboração com as autoridades nacionais do Estado-Membro no qual o porto se encontra localizado e com as autoridades consulares locais dos países de nacionalidade ou de residência dos cidadãos.
16. Para o efeito, os operadores de navios de cruzeiro e os armadores devem identificar o destino previsto das pessoas que pretendam desembarcar. Além disso, os operadores de navios de cruzeiro e os armadores devem comunicar essas informações, bem como o método de seguimento do trânsito que pretendam organizar, às autoridades mencionadas no parágrafo anterior.
17. Sempre que um prazo alargado a bordo tenha levado ao termo de validade dos documentos de viagem, os Estados-Membros deverão, em conformidade com a Diretiva 2004/38/CE <sup>(15)</sup>, permitir que os cidadãos da UE e os membros das suas famílias titulares de um passaporte e/ou de um visto caducado possam entrar no seu território.
18. Sempre que o repatriamento imediato de nacionais de países terceiros não seja viável devido a dificuldades temporárias, relacionadas com as restrições impostas pelo país de nacionalidade, os operadores de navios de cruzeiro ou os armadores deverão tomar as devidas diligências, em conjunto com o Estado do porto de escala, para garantir a estadia segura das pessoas em causa. Essas diligências devem incluir o acesso a cuidados médicos e a alojamento adequados, pelos quais as autoridades estatais podem ter o direito de solicitar uma indemnização ao operador do navio <sup>(16)</sup>.
19. Para efeitos de repatriamento das pessoas a bordo que possam estar infetadas pelo vírus da COVID-19, os Estados-Membros deverão ter em conta as recomendações às autoridades sanitárias e aos operadores de navios que tenham decidido suspender as saídas e as atracagens a longo prazo dos navios nos portos dos Estados-Membros da UE/EEE durante a pandemia da COVID-19 (*Advice for health authorities and ship operators who have decided to suspend sailings and for the long-term docking of ships at the ports of EU/EEA MS during COVID-19 pandemic*) <sup>(17)</sup>.
20. No que se refere ao repatriamento de cidadãos da UE a partir de portos de países terceiros, o operador ou o armador do navio de cruzeiro deverá informar as autoridades consulares dos Estados-Membros representados no país terceiro, bem como, se for caso disso, a delegação da UE, sobre os meios a que pretende recorrer com vista ao repatriamento para a UE. As autoridades dos Estados-Membros poderão obter informações sobre o posicionamento dos navios de cruzeiro que se dirigem para a Europa através do Sistema de Intercâmbio de Informações Marítimas da União <sup>(18)</sup>, sob a égide da Agência Europeia da Segurança Marítima.

*Recomendações relativas a outros navios forçados a interromper as suas atividades*

21. A responsabilidade principal pelo repatriamento dos marítimos cujos navios são forçados a interromper as suas atividades impende sobre o armador <sup>(19)</sup>. O Estado de pavilhão deve facilitar o processo de repatriamento dos marítimos a bordo desses navios, especialmente se não estiverem disponíveis ligações de transporte para o Estado-Membro ou o país terceiro do marítimo. Se um membro da tripulação tiver uma doença aguda que exija cuidados médicos, ou se se suspeitar ou se confirmar que está infetado pelo vírus da COVID-19, deverão ser tomadas as medidas descritas nos pontos 4, 19 e 28.

<sup>(14)</sup> Na Comunicação C(2020) 1897 final, JO C 96 I de 24.3.2020, os Estados-Membros são convidados a designar todos os postos de passagem relevantes das fronteiras internas da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), bem como outros postos adicionais, na medida em que tal seja considerado necessário, como postos de passagem das fronteiras com «corredores verdes» — para os transportes terrestres (rodoviários e ferroviários), marítimos e aéreos.

<sup>(15)</sup> Diretiva 2004/38/CE relativa ao direito de livre circulação e residência dos cidadãos da União e dos membros das suas famílias no território dos Estados-Membros, JO L 158 de 30.4.2004, p. 77

<sup>(16)</sup> No que se refere aos marítimos, aplicam-se as disposições da Convenção do Trabalho Marítimo (2006).

<sup>(17)</sup> Vide: [https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU\\_HEALTHY\\_GATEWAYS\\_COVID-19\\_Stationed\\_ships\\_18\\_3\\_2020\\_F.pdf?ver=2020-03-20-183254-500](https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Stationed_ships_18_3_2020_F.pdf?ver=2020-03-20-183254-500)

<sup>(18)</sup> SafeSeaNet, <http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>

<sup>(19)</sup> Ver, em especial, as normas A2.1 e A2.5.1 do anexo da Diretiva 2009/13/CE e as disposições conexas da Convenção do Trabalho Marítimo (2006).

### III. Mudanças de tripulação

22. A fim de assegurar a operacionalidade dos serviços marítimos, os Estados-Membros devem autorizar que as mudanças de tripulação tenham lugar nos seus portos.
23. Na sua qualidade de pessoal essencial, os marítimos devem estar isentos de restrições de viagem quando estiverem em trânsito para o porto no qual irão entrar em funções <sup>(20)</sup>. Tal está em consonância com a Comunicação da Comissão sobre a *restrição temporária das viagens não indispensáveis para a UE* <sup>(21)</sup>. A esse respeito, os Estados-Membros devem aplicar as medidas definidas nas *Orientações sobre o exercício da livre circulação de trabalhadores durante o surto de COVID-19* <sup>(22)</sup>.
24. Mesmo nos casos em que as mudanças de tripulação são permitidas, é difícil para os marítimos deslocarem-se para o país onde devem entrar a bordo dos navios, dado que as ligações de transporte são atualmente muito limitadas. Devem ser tidas em conta disposições específicas que visam facilitar as deslocações dos marítimos a partir dos portos marítimos ou para os mesmos, tal como previsto na *Comunicação sobre a implementação de corredores verdes*.
25. Deverão ser concedidos vistos nos postos de fronteira aos marítimos nacionais de países terceiros que estejam sujeitos à obrigação de visto e que, por motivos de força maior, não tenham podido requerer um visto antecipadamente.
26. Na sua maioria, os Estados-Membros adotaram medidas que permitem prorrogar os contratos de trabalho dos marítimos <sup>(23)</sup> (SEA) ao abrigo de determinados requisitos. Esses requisitos são preenchidos sempre que ocorrem impedimentos ao repatriamento ou à mudança de tripulação. Os Estados-Membros autorizam também a prorrogação de «declarações de conformidade do trabalho marítimo» cujo prazo de validade tenha expirado. Do mesmo modo, a prorrogação temporária de certificados essenciais é concedida pelos Estados-Membros responsáveis pela sua emissão e autenticação até ao final do período de emergência. A Organização Marítima Internacional (OMI) <sup>(24)</sup> e a OIT <sup>(25)</sup> emitiram orientações sobre a prorrogação dos certificados e dos contratos de trabalho dos marítimos <sup>(26)</sup>.
27. Prolongar a duração normal de 11 meses de um contrato de trabalho deste tipo (SEA) pode suscitar um aumento de fadiga, ser prejudicial para a saúde mental do trabalhador e comprometer a segurança marítima. Por conseguinte, estes contratos não devem ser prorrogados para além do que for estritamente necessário. Se necessário, os marítimos devem poder permanecer a bordo durante um período razoável, para além dos períodos de trabalho previstos <sup>(27)</sup>. Na eventualidade de o passaporte do marítimo expirar e de o mesmo não ter acesso aos serviços consulares, a prorrogação do seu contrato de trabalho deverá ser desencorajada e o seu repatriamento facilitado. Se esse repatriamento não for possível, o operador e o Estado de pavilhão devem, com o acordo do marítimo, tomar as devidas medidas para prorrogar o seu contrato de trabalho (SEA) e para assegurar o seu repatriamento logo que possível.
28. Para atenuar os riscos de propagação da COVID-19, aquando da entrada em funções de um novo membro da tripulação, os armadores devem implementar procedimentos adequados de segurança a bordo. Em conformidade com a legislação da UE, todos os riscos devem ser avaliados, devendo ser adotadas medidas de prevenção e proteção adequadas <sup>(28)</sup>. Embora seja necessário proceder a exames médicos, estes não devem suscitar atrasos na entrada em funções dos marítimos a bordo. Devem ser tidas em conta as informações prestadas pela Agência Europeia para a Segurança e a Saúde no Trabalho e as recomendações «EU Healthy Gateways» referidas no n.º 3.

<sup>(20)</sup> Orientações relativas às medidas de gestão das fronteiras para proteger a saúde e garantir a disponibilidade de bens e serviços essenciais, C(2020) 1753 final, JO C 86 I de 16.3.2020, p. 1

<sup>(21)</sup> COM (2020) 115 final, Comunicação COVID-19: Restrições temporárias aplicáveis às viagens não indispensáveis para a UE

<sup>(22)</sup> Comunicação da Comissão sobre o exercício da livre circulação de trabalhadores durante o surto de COVID-19, C/2020/2051; JO C 102 I de 30.3.2020, p. 12

<sup>(23)</sup> Todos os marítimos que exerçam a sua atividade a bordo de um navio ao qual os regulamentos de 2014 relativos aos navios mercantes (convenção do trabalho marítimo, requisitos mínimos para os marítimos, etc.) sejam aplicáveis deverão estar abrangidos por um contrato de trabalho juridicamente vinculativo.

<sup>(24)</sup> Circular n.º 4204/Ad. 5 da OMI, de 17 de março de 2020

<sup>(25)</sup> *Statement of the Officers of the Special Tripartite Committee on the coronavirus disease (COVID-19)* (Declaração dos membros da Comissão Tripartida Especial sobre a doença do coronavírus), de 31 de março de 2020

<sup>(26)</sup> É também feita referência à nota dos serviços da Comissão relativa aos requisitos do direito da União em matéria de certificados regidos pelo direito da União e mais especificamente aos requisitos que colocam dificuldades devido às medidas tomadas no contexto do surto de COVID-19, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue\\_of\\_expiry\\_of\\_licences\\_and\\_certificates.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf). A referida lista de certificados será atualizada no que diz respeito aos certificados dos marítimos.

<sup>(27)</sup> Aplicam-se as disposições da Convenção do Trabalho Marítimo (2006).

<sup>(28)</sup> Diretiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho; JO L 183 de 29.6.1989, p. 1

29. Em conformidade com a recomendação referida no n.º 3, a opção prioritária para assegurar que os marítimos em risco de serem infetados pela COVID-19 <sup>(29)</sup> possam iniciar as suas funções a bordo deve ser a realização de testes previamente ao embarque. Casos os testes não se encontrem disponíveis devido a capacidade limitada, é necessário proceder a controlos de temperatura e ter em conta o historial de sintomas respiratórios recentes ou o contacto com qualquer pessoa infetada com o vírus da COVID-19.

#### IV. Portos designados para as mudanças de tripulação

30. Em consulta com a Comissão, os Estados-Membros devem, no quadro de um regime de cooperação, designar vários portos na União nos quais as mudanças de tripulação serão facilitadas. Estes portos devem ser geograficamente dispersos de forma a abranger a União e estar ligados a aeroportos e estações ferroviárias operacionais. Os Estados-Membros devem prever a possibilidade de organizar voos específicos ou voos regulares e operações de transporte ferroviário para assegurar as ligações de transporte com vista às necessárias mudanças de tripulação, permitindo deslocamentos rápidos e o repatriamento de marítimos.
31. Os portos designados devem dispor de estruturas de alojamento próximas para que os marítimos possam aguardar a chegada do avião, comboio ou navio se não puderem partir no mesmo dia. O alojamento deve dispor de instalações adequadas para os albergar. Deverá, assim, ser possível observar um período de quarentena de 14 dias <sup>(30)</sup> previamente ao embarque e após o desembarque, se o Estado-Membro em causa assim o exigir e se os testes não estiverem disponíveis.
32. Além disso, os portos devem dispor de serviços médicos adequados, acessíveis aos marítimos aquando do embarque e do desembarque ou durante os períodos de quarentena. Devem também dispor de serviços sociais acessíveis <sup>(31)</sup>.
33. Devido ao cariz internacional do setor dos transportes marítimos, as dificuldades relativas às mudanças de tripulação não se limitam às operações na União Europeia. Em média, cerca de 100 000 marítimos atingem o termo dos seus contratos de trabalho todos os meses, em todo o mundo. A prática que consiste em designar portos, nos quais as mudanças de tripulação possam ser efetuadas em segurança e sem entraves, poderá ser partilhada com países terceiros e implementada a nível mundial.

#### V. Recomendações sanitárias e provisões do navio

34. Os marítimos devem dispor de acesso a cuidados médicos adequados comparáveis, na medida do possível, com os que estão disponíveis para os trabalhadores em terra. Devem beneficiar de acesso imediato a medicamentos, informações e tratamentos para qualquer problema de saúde que os exija <sup>(32)</sup>.
35. O contacto entre os tripulantes e os trabalhadores portuários, incluindo pilotos, deve ser reduzido a um mínimo absoluto para proteger todas as pessoas do risco de transmissão da COVID-19 <sup>(33)</sup>. Para os contactos inevitáveis, há que utilizar equipamentos de proteção individual (EPI) e pôr em prática medidas de distanciamento social. Desde que os tripulantes se encontrem todos em bom estado de saúde, os riscos a bordo são inferiores aos riscos em terra. A concessão de licenças para ir a terra deve, por conseguinte, ser cuidadosamente ponderada, tendo em conta o bem-estar geral dos membros da tripulação nas atuais circunstâncias <sup>(34)</sup>. Os membros da tripulação de navios em bom estado de saúde, cuja escala anterior tenha ocorrido há mais de uma quinzena, não devem ser mantidos em quarentena ao desembarcarem para serem repatriados.

<sup>(29)</sup> Case definition and European surveillance for COVID-19 (Definição de casos e vigilância europeia da COVID-19): <https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>

<sup>(30)</sup> O período de quarentena recomendado poderá ser alterado se novas informações sobre a COVID-19 vierem a estar disponíveis. Deverão respeitar-se os prazos recomendados pelo Centro Europeu de Prevenção e Controlo das Doenças e pelas autoridades sanitárias dos Estados-Membros.

<sup>(31)</sup> Aplicam-se as disposições da Convenção do Trabalho Marítimo (2006).

<sup>(32)</sup> Aplicam-se as disposições da Convenção do Trabalho Marítimo (2006).

<sup>(33)</sup> Exemplos disso incluem a criação de equipas específicas, incluindo nomeadamente pilotos, para a realização de operações portuárias, de operações de amarração, terminais de controlo, desinfeção após cada turno, favorecendo o intercâmbio de documentos através de dispositivos eletrónicos, etc.

<sup>(34)</sup> As licenças para ir a terra são abrangidas pela Diretiva 2009/13/CE do Conselho de 16 de fevereiro de 2009 que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Diretiva 1999/63/CE, JO L 124 de 20.5.2009, p. 30

36. Os Estados-Membros devem assegurar que os comandantes dos navios procuram aconselhamento médico o mais rapidamente possível para todos os casos suspeitos de infeção dos membros da tripulação pela COVID-19 <sup>(35)</sup>. Este aspeto é relevante para a segurança da tripulação e dos passageiros, e para a saúde pública no Estado do porto (ver ponto VII *infra*).
37. Se um navio tiver a bordo casos confirmados ou suspeitos de pessoas infetadas com a COVID-19, o porto de escala seguinte, ou, se necessário, um porto mais próximo, deverá tomar as diligências necessárias para as poder acolher. O navio em causa não deverá ser redirecionado sem uma justificação. Se a definição de prioridades para os diferentes perfis de saúde na região do porto escolhido não permitir a prestação de cuidados médicos adequados aos marítimos afetados, o navio deverá ser recebido pelo porto disponível mais próximo que possa fornecer os cuidados adequados e que dispuser das estruturas necessárias.
38. Para os marítimos supostamente infetados ou com sintomas ligeiros, devem ser realizados testes no porto de escala seguinte e todos os membros da tripulação devem ter acesso a cuidados médicos adequados. Neste contexto, as pessoas em causa devem ser evacuadas, devendo ser-lhes ministrados cuidados médicos adequados. Caso se suspeite que uma pessoa a bordo está infetada pela COVID-19, todos os tripulantes deverão observar um período de quarentena de 14 dias <sup>(36)</sup>, a bordo ou em terra <sup>(37)</sup>. Deve prever-se uma derrogação a esta regra na eventualidade de o resultado do teste ao membro da tripulação supostamente infetado ser negativo ou se os resultados dos testes à COVID-19 efetuados aos membros da tripulação em quarentena forem negativos.
39. Os navios continuam a ser legalmente obrigados a transportar provisões <sup>(38)</sup> e os equipamentos de proteção individual devem ser utilizados para proteger as tripulações contra a exposição à COVID-19. O regime da União em matéria de exportação de equipamentos de proteção individual não impede essa obrigação. A distribuição de equipamentos de proteção individual para a provisão de navios não requer a autorização de exportação definida no Regulamento (UE) n.º 2020/402 <sup>(39)</sup>. Diz especificamente respeito ao regime aduaneiro de exportação, que não se aplica às provisões de navios por força do Código Aduaneiro da União <sup>(40)</sup>.
40. A quantidade de equipamentos de proteção individual a bordo deve ser aumentada para garantir uma disponibilidade suficiente nas três situações seguintes:
- Interação do número necessário de tripulantes com os pilotos;
  - Se um membro da tripulação adoecer, permitir que outras pessoas a bordo possam interagir com eles;
  - Licenças para ir a terra (as quais devem, todavia, ser reduzidas tanto quanto possível).
41. Devem ser respeitadas as prescrições mínimas de segurança e de saúde com vista a promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios <sup>(41)</sup>. A disponibilidade de medicamentos a bordo deve refletir as recomendações incluídas na última versão do *Guia médico internacional para navios*, da OMS, e no anexo C das *Orientações para os operadores de navios com vista à proteção da saúde dos marítimos*, da OMI <sup>(42)</sup>.

<sup>(35)</sup> Em conformidade com a norma A4.1 da Convenção do Trabalho Marítimo, a autoridade competente deverá assegurar, para todas as pessoas a bordo, a disponibilidade permanente (24 horas por dia) de um sistema de comunicação por rádio ou satélite com navios em alto-mar que assegure consultas médicas, inclusive aconselhamento por parte de especialistas; estas consultas médicas, inclusive a transmissão de mensagens por rádio ou satélite entre um navio e pessoas em terra que prestem aconselhamento, deverão estar disponíveis gratuitamente em todos os navios, independentemente do pavilhão que ostentarem.

<sup>(36)</sup> O período de quarentena recomendado poderá ser alterado se novas informações sobre a COVID-19 vierem a estar disponíveis. Deverão respeitar-se os prazos recomendados pelo Centro Europeu de Prevenção e Controlo das Doenças e pelas autoridades sanitárias dos Estados-Membros.

<sup>(37)</sup> Recomendações em matéria de quarentena em conformidade com as orientações da Organização Mundial de Saúde sobre a quarentena dos indivíduos no contexto da contenção da doença por coronavírus (*World Health Organization, Considerations for quarantine of individuals in the context of containment for coronavirus disease*) (COVID-19), Orientação Intercalar, 19 de março de 2020

<sup>(38)</sup> Diretiva 92/29/CEE do Conselho, de 31 de março de 1992, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde com vista a promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios; JO L 113 de 30.4.1992, p. 19

<sup>(39)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2020/402 da Comissão 14 de março de 2020 que sujeita a exportação de determinados produtos à apresentação de uma autorização de exportação, JO L 77 I, de 15.3.2020, p. 1

<sup>(40)</sup> Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União, JO L 269 de 10.10.2013, p. 1

<sup>(41)</sup> Diretiva 92/29/CEE do Conselho, de 31 de março de 1992, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde com vista a promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios; JO L 113 de 30.4.1992, p. 19

<sup>(42)</sup> Circular n.º 4204/Ad. 4 da OMI, de 5 de março de 2020

**VII. Recomendação relativa a notificações suplementares atualizadas sobre a COVID-19, transmitidas por navios que se avizinham dos portos da UE**

42. A «declaração marítima de saúde» (MDH) já é exigida em conformidade com a legislação da UE <sup>(43)</sup>. Deve ser notificada pelo comandante, ou por qualquer outra pessoa devidamente autorizada pelo operador do navio, à autoridade competente designada pelo Estado-Membro em causa. A notificação deve ser efetuada através da plataforma nacional única e antes da chegada a um porto situado num Estado-Membro da UE:
- Com uma antecedência mínima de 24 horas; ou
  - O mais tardar no momento em que o navio larga do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a 24 horas; ou
  - Se o porto de escala não for conhecido ou mudar durante a viagem, logo que essa informação esteja disponível.
43. A MDH está disponível através da plataforma nacional única. Permite à qualquer autoridade competente verificar o estado de saúde das pessoas a bordo de um navio antes de este dar entrada nos seus portos.
44. A COVID-19 propaga-se muito rapidamente e tem um período de incubação que pode ir até 14 dias. Recomenda-se que os Estados-Membros solicitem ao comandante do navio que transmita à autoridade competente as seguintes informações 4 horas antes da hora prevista de chegada ao porto de escala:
- Número total de pessoas a bordo (número de tripulantes e de passageiros);
  - Número de pessoas infetadas pela COVID-19;
  - Número de pessoas supostamente infetadas pela COVID-19 <sup>(44)</sup>.
- Esta informação pode ser comunicada por meio dos canais VHF marítimos ou através de uma MDH atualizada.

---

<sup>(43)</sup> Diretiva 2010/65/UE, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros, JO L 283 de 29.10.2010, p. 1

<sup>(44)</sup> Tal como definido pelo Centro Europeu de Prevenção e Controlo das Doenças:  
<https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>

## IV

(Informações)

## INFORMAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

## COMISSÃO EUROPEIA

Taxas de câmbio do euro <sup>(1)</sup>

8 de abril de 2020

(2020/C 119/02)

1 euro =

Moeda	Taxas de câmbio	Moeda	Taxas de câmbio		
USD	dólar dos Estados Unidos	1,0871	CAD	dólar canadiano	1,5233
JPY	iene	118,36	HKD	dólar de Hong Kong	8,4277
DKK	coroa dinamarquesa	7,4640	NZD	dólar neozelandês	1,8194
GBP	libra esterlina	0,87948	SGD	dólar singapurense	1,5517
SEK	coroa sueca	10,9385	KRW	won sul-coreano	1 324,36
CHF	franco suiço	1,0557	ZAR	rand	19,7624
ISK	coroa islandesa	155,80	CNY	iuane	7,6818
NOK	coroa norueguesa	11,1940	HRK	kuna	7,6235
BGN	lev	1,9558	IDR	rupia indonésia	17 636,02
CZK	coroa checa	27,183	MYR	ringgit	4,7274
HUF	forint	359,34	PHP	peso filipino	54,977
PLN	zlóti	4,5442	RUB	rublo	82,1046
RON	leu romeno	4,8365	THB	baht	35,613
TRY	lira turca	7,3798	BRL	real	5,6741
AUD	dólar australiano	1,7596	MXN	peso mexicano	26,3367
			INR	rupia indiana	82,8730

<sup>(1)</sup> Fonte: Taxas de câmbio de referência publicadas pelo Banco Central Europeu.

**Taxas de câmbio do euro <sup>(1)</sup>****9 de abril de 2020**

(2020/C 119/03)

**1 euro =**

	Moeda	Taxas de câmbio		Moeda	Taxas de câmbio
USD	dólar dos Estados Unidos	1,0867	CAD	dólar canadiano	1,5265
JPY	iene	118,33	HKD	dólar de Hong Kong	8,4259
DKK	coroa dinamarquesa	7,4657	NZD	dólar neozelandês	1,8128
GBP	libra esterlina	0,87565	SGD	dólar singapurense	1,5479
SEK	coroa sueca	10,9455	KRW	won sul-coreano	1 322,49
CHF	franco suíço	1,0558	ZAR	rand	19,6383
ISK	coroa islandesa	155,90	CNY	iuane	7,6709
NOK	coroa norueguesa	11,2143	HRK	kuna	7,6175
BGN	lev	1,9558	IDR	rupia indonésia	17 243,21
CZK	coroa checa	26,909	MYR	ringgit	4,7136
HUF	forint	354,76	PHP	peso filipino	54,939
PLN	zlóti	4,5586	RUB	rublo	80,6900
RON	leu romeno	4,8330	THB	baht	35,665
TRY	lira turca	7,3233	BRL	real	5,5956
AUD	dólar australiano	1,7444	MXN	peso mexicano	26,0321
			INR	rupia indiana	82,9275

<sup>(1)</sup> Fonte: Taxas de câmbio de referência publicadas pelo Banco Central Europeu.

## V

(Avisos)

PROCEDIMENTOS RELATIVOS À EXECUÇÃO DA POLÍTICA DE  
CONCORRÊNCIA

## COMISSÃO EUROPEIA

## Notificação prévia de uma concentração

(Processo M.9813 — Blackstone/IQSA Holdings)

Processo suscetível de beneficiar do procedimento simplificado

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2020/C 119/04)

1. Em 1 de abril de 2020, a Comissão recebeu a notificação de um projeto de concentração nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho <sup>(1)</sup>.

Esta notificação diz respeito às seguintes empresas:

- Blackstone Group Inc. («Blackstone», EUA);
- IQSA Holdings S.à r.l. («IQSA Holdings», Reino Unido).

A Blackstone adquire, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento das concentrações, o controlo indireto exclusivo da totalidade da IQSA Holdings.

A concentração é efetuada mediante aquisição de ações.

2. As atividades das empresas em causa são as seguintes:

- Blackstone: gestora de ativos a nível mundial, cuja carteira inclui ativos imobiliários nos Estados Unidos, na Ásia, na América do Sul e na Europa, incluindo o Reino Unido;
- IQSA Holdings: possui uma carteira de residências de estudantes por todo o Reino Unido, que explora como residências de estudantes iQ. Além disso, detém um projeto de desenvolvimento de residências privadas em Sheffield, o Hotel Pendulum situado em Manchester e dez áreas de desenvolvimento que tenciona explorar como residências de estudantes privadas.

3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação notificada pode ser abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento das concentrações. Reserva-se, contudo, o direito de tomar uma decisão definitiva sobre este ponto.

De acordo com a Comunicação da Comissão relativa a um procedimento simplificado para o tratamento de certas concentrações nos termos do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho <sup>(2)</sup>, o referido processo é suscetível de beneficiar do procedimento previsto na comunicação.

4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem eventuais observações sobre o projeto de concentração.

As observações devem chegar à Comissão no prazo de 10 dias após a data da presente publicação, indicando sempre a seguinte referência:

M.9813—Blackstone/IQSA Holdings

<sup>(1)</sup> JO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Regulamento das concentrações»).

<sup>(2)</sup> JO C 366 de 14.12.2013, p. 5.

As observações podem ser enviadas à Comissão por correio eletrónico, por fax ou por correio. Utilize os seguintes elementos de contacto:

Correio eletrónico: [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)

Fax +32 22964301

Endereço postal:

Comissão Europeia  
Direção-Geral da Concorrência  
Registo das Concentrações  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

**Notificação prévia de uma concentração**  
**(Processo M.9774 — Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica)**  
**Processo suscetível de beneficiar do procedimento simplificado**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2020/C 119/05)

1. Em 2 de abril de 2020, a Comissão recebeu a notificação de um projeto de concentração nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho <sup>(1)</sup>.

Esta notificação diz respeito às seguintes empresas:

- Bain Capital Investors, LLC («Bain», EUA);
- N.B.: Renaissance Partners Holdings S.à r.l. (pertencente ao Grupo Neuberger Berman, «NB», EUA);
- Engineering Ingegneria Informatica S.p.A. («Ingegneria», Itália).

A Bain e a N.B.: adquirem, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea b), e do artigo 3.º, n.º 4, do Regulamento das Concentrações, o controlo conjunto da totalidade da Ingegneria.

2. As atividades das empresas em causa são as seguintes:

- Bain: sociedade de participações privadas que investe em empresas que exercem as suas atividades num leque variado de setores da indústria, nomeadamente os da tecnologia da informação, cuidados de saúde, produtos de retalho e de consumo, e nos setores financeiro, industrial/de fabrico e das comunicações;
- N.B.: gestão de participações, rendimentos fixos, participações privadas e carteiras de fundos especulativos;
- Ingegneria: externalização de serviços informáticos, principalmente em Itália.

3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação notificada pode ser abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento das Concentrações. Reserva-se, contudo, o direito de tomar uma decisão definitiva sobre este ponto.

De acordo com a Comunicação da Comissão relativa a um procedimento simplificado para o tratamento de certas concentrações nos termos do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho <sup>(2)</sup>, o referido processo é suscetível de beneficiar do procedimento previsto na comunicação.

4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem eventuais observações sobre o projeto de concentração.

As observações devem chegar à Comissão no prazo de 10 dias após a data da presente publicação, indicando sempre a seguinte referência:

M.9774 — Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica

As observações podem ser enviadas à Comissão por correio eletrónico, por fax ou por correio. Utilize os seguintes elementos de contacto:

Correio eletrónico: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax +32 22964301

Endereço postal:

Comissão Europeia  
Direção-Geral da Concorrência  
Registo das Concentrações  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

<sup>(1)</sup> JO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Regulamento das Concentrações»).

<sup>(2)</sup> JO C 366 de 14.12.2013, p. 5.



ISSN 1977-1010 (edição eletrónica)  
ISSN 1725-2482 (edição em papel)



**Serviço das Publicações da União Europeia**  
2985 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

**PT**